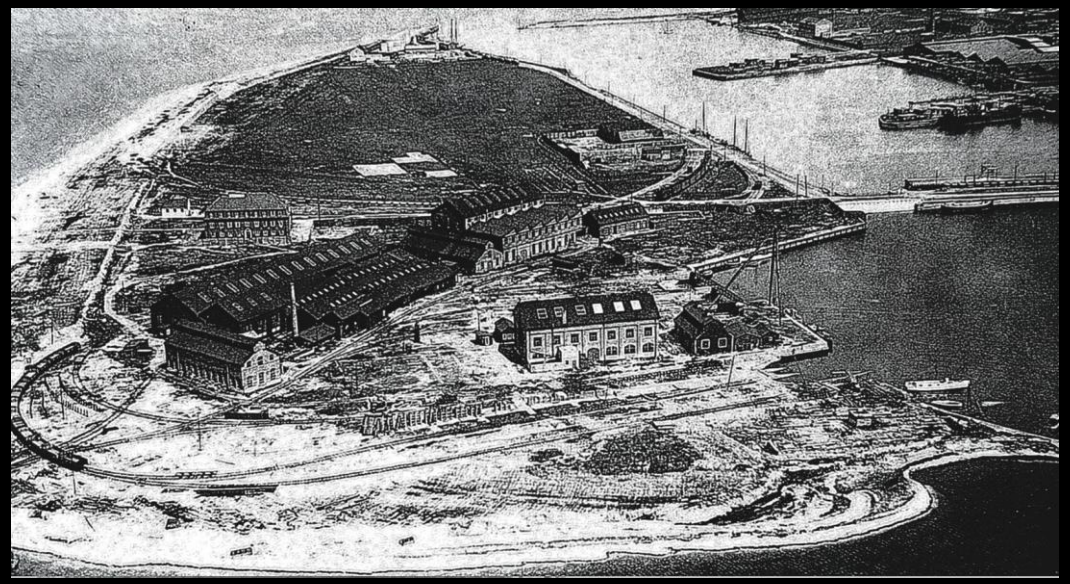


Sverige ”Nyttig idiot” till Tyskland 1925 - 1935

Sverige ”Nyttig idiot” till Tyskland 1925 - 1935

I Landskrona tillverkades delar till tyska militärfordon och man märkte leveranserna som ”Traktordelar” innan man skickade allt till Tyskland.

På Ön i Limhamn monterades militära och civila plan.

Nu är det lokaler för annan verksamhet och inte lika dödlig.

Fotograf: Okänd / Tekniska museet

PUBLIC DOMAIN

Sverige ”Nyttig idiot” till Tyskland 1925 - 1935

AB Flygindustri etablerades i ett gammalt skeppsvarv på ön Sundholmen strax utanför Limhamn söder om Malmö med tillverkningsmaskiner från Junkers tyska fabrik i Dessau. Den 15 januari 1925 startades licenstillverkning och montering av Junkers flygplan i Sverige. Vid uppstarten var större delen av personalstyrkan tysk, men vid senare nyanställningar valdes även svensk arbetskraft, som utbildades inom företaget. Personalstyrkan var redan i slutet av samma år uppe i över 460 anställda.

Under de kommande tio åren skulle verksamheten blomstra och företaget skulle bli en av Malmös största arbetsgivare med hundratals anställda fabriksarbetare. Här skulle såväl civila flygplan men framförallt stridsflygplan, som redan byggts i smådelar vid Junkers fabrik i Dessau, monteras ihop till flygfärdiga stridsflygplan och sedan transporteras tillbaka till Tyskland förtäckta som civila flygplan.

Sverige ”Nyttig idiot” till Tyskland 1925 - 1935

I Landskrona tillverkades delar till tyska militärfordon och man märkte leveranserna som ”Traktordelar” innan man skickade allt till Tyskland.

På Ön i Limhamn monterades militära och civila plan.

Nu är det lokaler för annan verksamhet och inte lika dödlig.

Sverige ”Nyttig idiot” till Tyskland 1925 - 1935

År 1925 grundades AB Flygindustri på Ön i Limhamn. Delar till både civila och militära flygplan fraktades dit framför allt från Junkers fabrik i Dessau utanför Berlin.

i

1933 är också året då NSDAP, nazistpartiet, tog makten i Tyskland och omgående började fängsla och förfölja människor.

AB Flygindustri lades ned 1935. Då hade den spelat ut sin roll eftersom den nya regimen i Tyskland ändå inte tänkte följa Versaillesfredens villkor.

Arbetsstyrkan bestod av både svenska och tyska medborgare, bland annat arbetade Herman Göring där en tid under sin exil i Sverige på 1920-talet (då han också bodde i Limhamn).

Flygplanen som byggdes maskerades som civila och förseddes med svenska registreringsnummer. En av de typer som framställdes, K 47, var ursprunget till Stuka (*Sturtzkampfflugzeug*).

Flera av byggnaderna från den gamla flygplansfabriken står kvar och används idag till helt andra saker.

Sverige ”Nyttig idiot” till Tyskland 1925 - 1935

Även i Sovjet bedrevs verksamhet för militärflygets uppbyggnad i Tyskland.

Från Limhamn skickades tre plan till Sovjet.
Där utbildades nya piloter för det tyska flygvapnet.

Kring 1 000 nya piloter blev utbildade.
En visselblåsare i Tyskland avslöjade det hela och han kastades i fängelse och senare i läger när Nazisterna tagit maktien 1933.

Även Sovjet bidrog till att bygga upp Tyska flygvapnet

Lipetsk (ryska Ли́пецк) är en stad i den europeiska delen av Ryssland och är administrativ huvudort för Lipetsk oblast. Staden är ett centrum för järnframställning och gruvdrift, och har cirka en halv miljon invånare.

Sverige ”Nyttig idiot” till Tyskland 1925 - 1935

På den lugna Linnégatan i Limhamn, ska den brutale nazisten Hermann Göring en gång ha bott. Men det var innan han blev Hitlers närmaste man och fick miljontals liv på sitt samvete.

Under 1920-talet var han postflygare och flög mellan Warnemunde och Limhamn.

– Det finns många skrönor om Görings tid i Limhamn, säger Anders Reisnert, stadsarkivarie i Malmö.

Sverige ”Nyttig idiot” till Tyskland 1925 - 1935

Jag är också nästan säker på att han hade ett vindskontor på ena gaveln av skolan. Det är vad jag har hört.

Anders Reisnert säger att det finns många skrönor om Hermann Görings tid i Limhamn.
Foto: **PER NILSSON**

Informationen är skakig

Anders Reisnert säger att det finns många skrönor om Hermann Görings tid i Limhamn. Men mycket av det som sägs är svårt att belägga med fakta.

Flygplandtyper tillverkade helt eller delvis vid Afi:

- Junkers G 24
- Junkers R 42/ K 30
- Junkers K 53/ A 35
- Junkers K 37
- Junkers K 39
- Junkers F 13
- Junkers K 47
- Junkers W 33
- Junkers K 43
- Junkers A 50
- Junkers Ju 52/3m
- Junkers W 34h

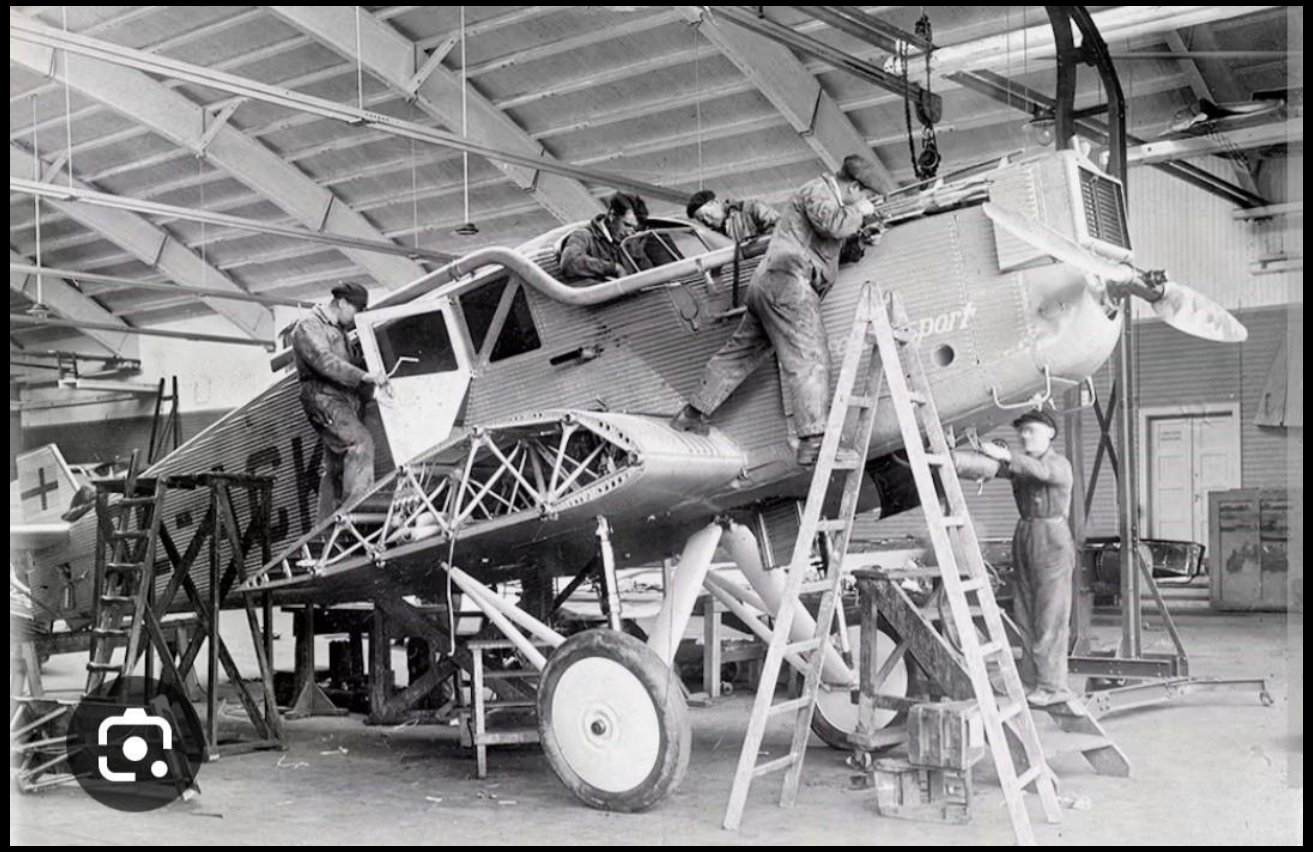
Alla flygplan med benämningen K är militära, medan övriga är civila.

Grannar berättade detaljrikt om Herman Göring som hyrt ett rum i villan bredvid Linnégatan 12 (Göringshuset) man berättade för sitt barnbarn. Blev artikel senare i SDS.

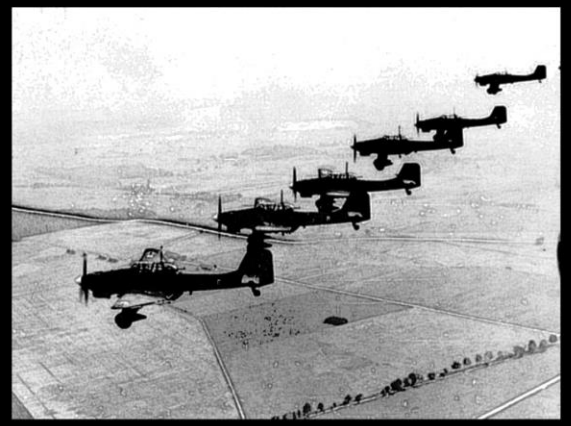
Sverige ”Nyttig idiot” till Tyskland 1925 - 1935

Limhamn förklarar Reisnert.

– Mindre civila plan byggdes i Tyskland. De hade svagare motorer och kortare vingar än militära plan. Planen flögs till Bulltofta där de demonterades och sedan kördes med lastbil till Limhamn. Där förlängdes vingarna och planen fick starkare motorer för att kunna användas som militära plan. Sedan kördes de till Bulltofta igen och såldes på export. Man sålde även bombflyg till Kina och Sydamerika.



Sverige ”Nyttig idiot” till Tyskland 1925 - 1935



Junkers Ju 87 över Polen 1939.

1938 modifierades flygplanet med en Jumo 211Da-motor samt mindre ändringar av flygplanskroppen och vingarna. Flera olika varianter konstruerades för att flygplanet skulle kunna utföra olika uppgifter. Ju 87B-2/U2 utrustades med förstärkt pansar mot markeldgivning, medan Ju 87B-2/U4 försågs med skidor för landning på snö. En luftdriven siren monterades dessutom på landställen.

Göring hyrde ett rum i Limhamn

Nazisten Görings hemliga liv i Malmö

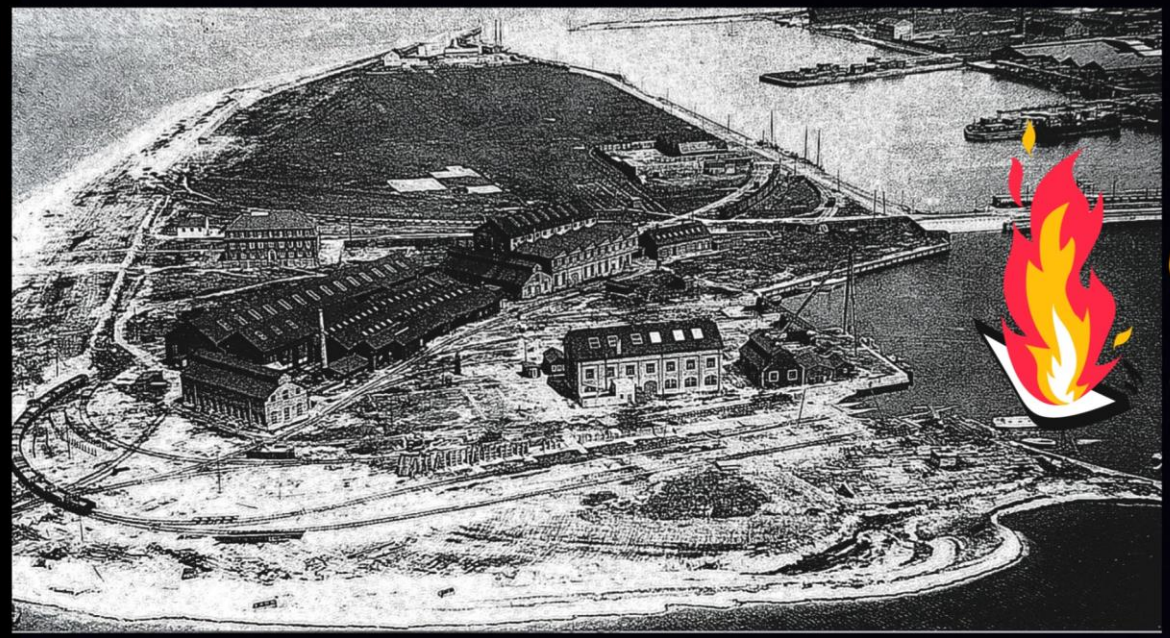
Publicerad 25 dec 2014 kl 08.39,
uppdaterad 1 apr 2016 kl 18.40

Göring tillsammans med Adolf Hitler.

I fabriken tillverkades bland annat Junkersplan och under sin tid i Limhamn ska Hermann Göring ha testflugit planen.

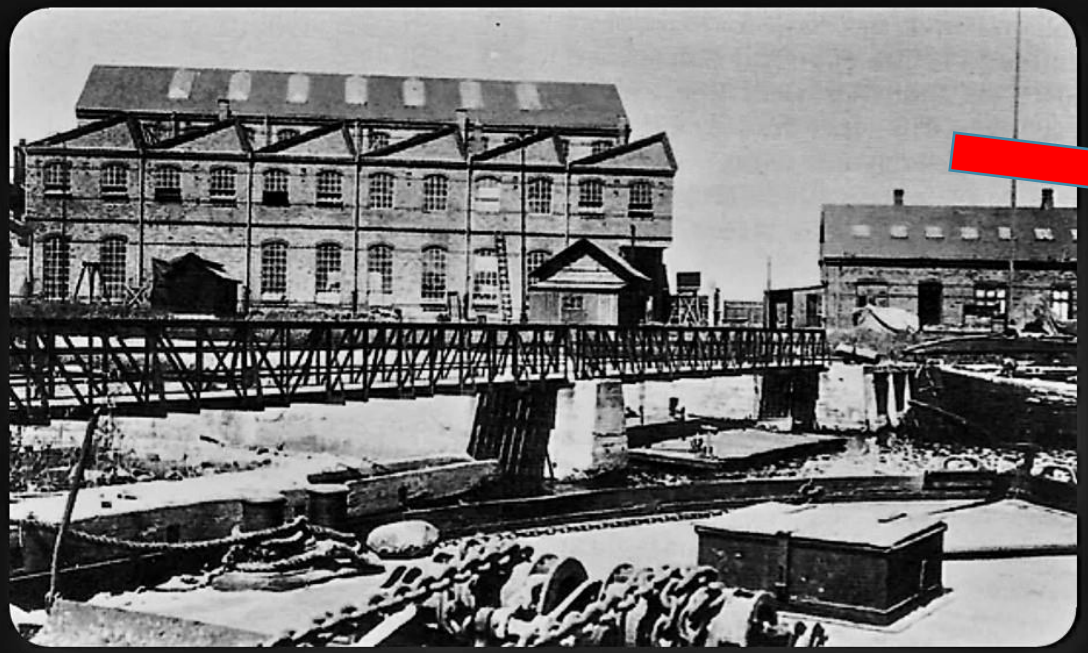
Men det var som postflygare Göring först fick kontakt med Limhamn. Sydsvenskan har tidigare berättat att han hade sitt kontor i den byggnad där skolan på Ön nu ligger.

– Jag vet att han flög postflygplan mellan Warnemunde och Limhamn och periodvis var testflygare för Junkers, säger Anders Reisnert, stadsantikvarie i Malmö. Han måste ha haft någon form av kontor för postservicen och jag kan tänka mig att han själv fick grovsortera posten. Jag är också nästan säker på att han hade ett vindskontor på ena gaveln av skolan. Det är vad jag har hört.

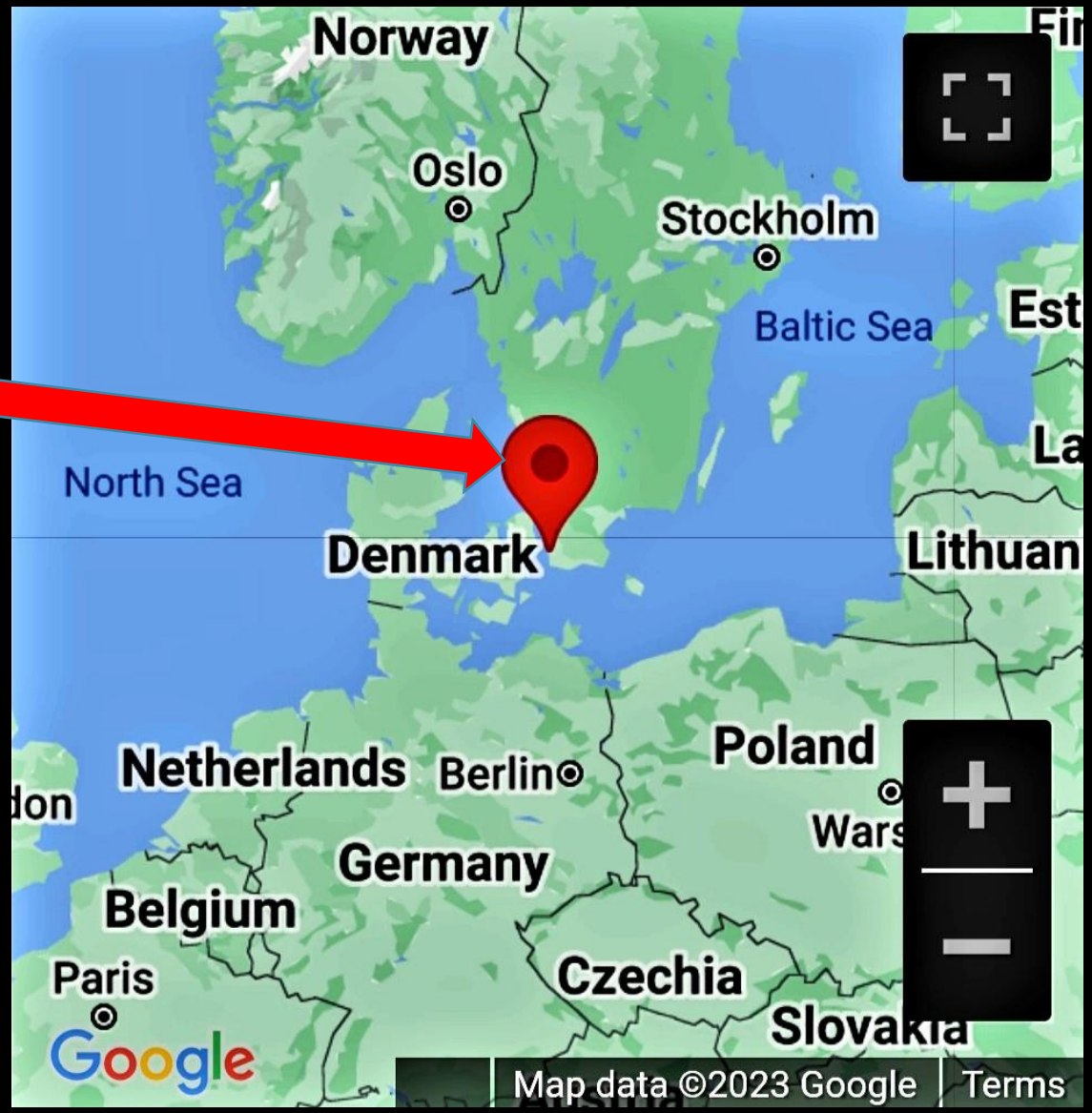


Sverige ”Nyttig idiot” till Tyskland 1925 - 1935

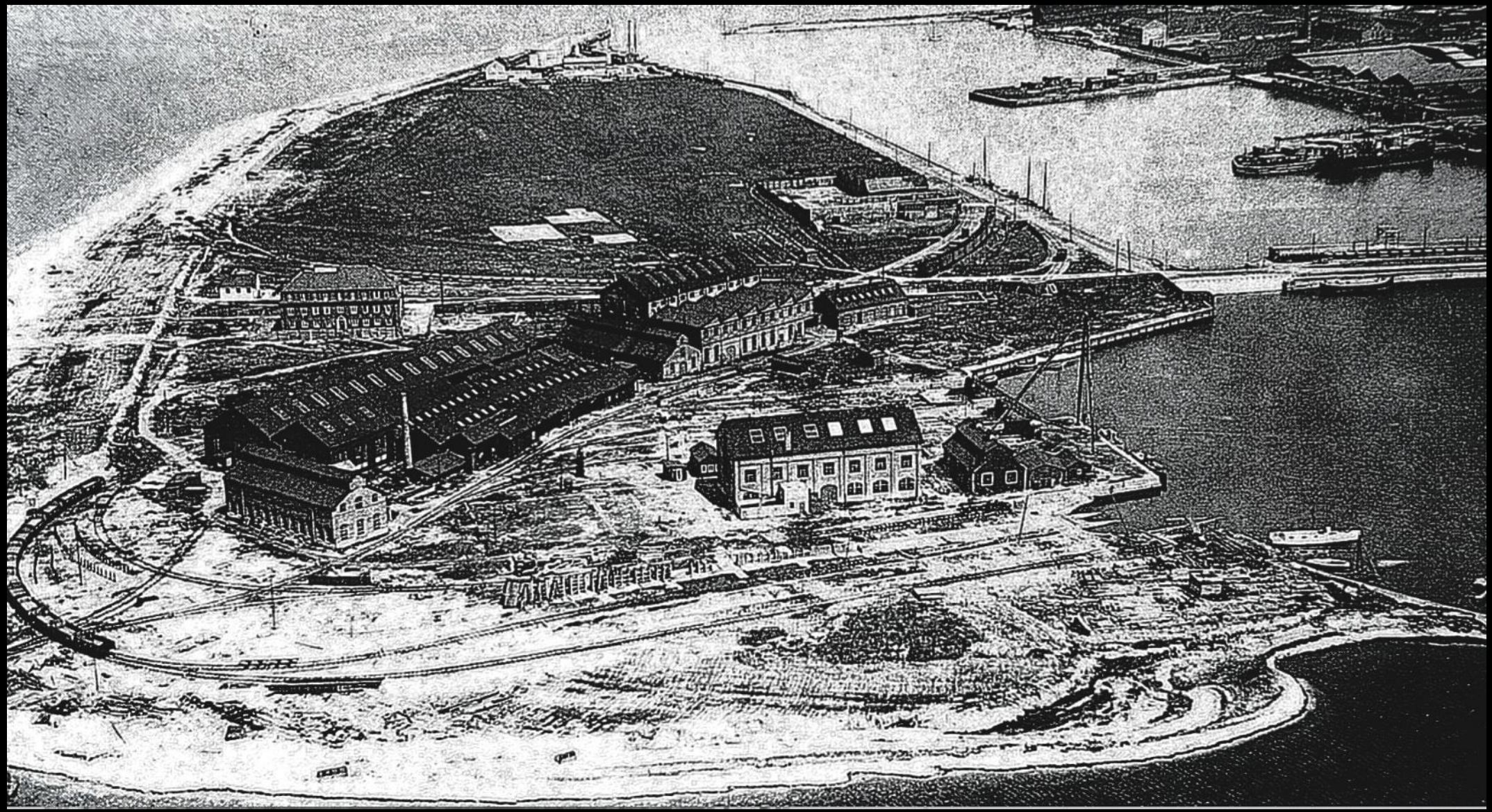
"-Vilka var villiga att hjälpa tyskarna att återuppbygga sin krigsmakt?"



AB FLYGINDUSTRI
Gångbro över gamla skeppsvarvets fartygsbäddar på Sundholmen. I bakgrunden syns dagens lokaler för *Friskis & Svettis*



Sverige ”Nyttig idiot” till Tyskland 1925 - 1935



Sverige ”Nyttig idiot” till Tyskland 1925 - 1935

Fotograf: Landskrona museum

Junker F 13 byggd vid AB Flygindustri, Limhamn, på demonstrationsbesök på Malmslätt, 1925. Motor: Junkers L:5 280/310 hk. Denna typ användes vid ABA och som transportplan i F.V. AB...

Fotograf: Okänd / Tekniska museet

PUBLIC DOMAIN

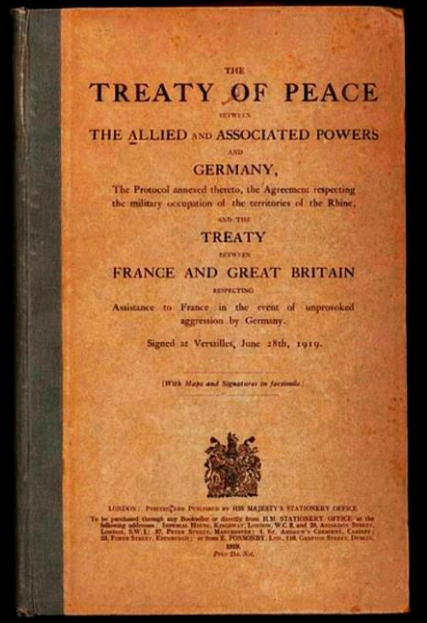
Göring tillsammans med Adolf Hitler.

Sverige ”Nyttig idiot” till Tyskland 1925 - 1935

After the Treaty of Versailles forbade Germany to produce aircraft, Fokker moved his business to the Netherlands. There, his company was responsible for a variety of successful aircraft including the Fokker F.VII/3m trimotor, a successful interwar passenger aircraft. He died in New York in 1939. Later authors suggest he was personally charismatic but unscrupulous in business and a controversial character.

Treaty of Versailles

Treaty of Peace between the Allied and Associated Powers and Germany



Cover of the English version

Sverige ”Nyttig idiot” till Tyskland 1925 - 1935

"-Här fanns stora pengar att tjäna"

MONTERINGSHALLARNA
Fler bilder tagna inne ifrån AFIs monteringshallar finns i bildgalleriet nedan.

Föregångaren till den fruktade störtbombaren Ju 87 Stuka tillverkades på ön Sundholmen strax utanför Limhamn av *AB Flygindustri*. För många är Junkers Ju 87 Stuka (Sturtzkampfflugzeug) synonymt med luftkrigföringen i det tyska blixtkriget mot Polen och på västfronten i andra världskrigets inledande år. Dess tillkomst är fylld av flera historiska märkligheter förutom att svensk industri, svenska politiker och svensk krigsmakt i högsta grad bidrog till att Stukan och störtbombnings-tekniken blev verklighet.

Junkers F 13 over the Aérodrome de Cerny-La-Ferté-Alais

Role	small passenger transport
Manufacturer	Junkers
Designer	Otto Reuter
First flight	June 25, 1919[1]
Introduction	1920
Retired	late 1930s

"-Hermann Göring inspekterade produktionen - han blev både nöjd och imponerad"

SUNDHOLMEN
Ön utanför Limhamn strax söder om Malmö tidigt 30-tal. De stora svarta byggnaderna på öns mitt är monteringshallarna för flygplansindustrin. Endast tre byggnader finns kvar idag. Bilder på dessa byggnader finns i bildgalleriet nedan.

Sverige ”Nyttig idiot” till Tyskland 1925 - 1935

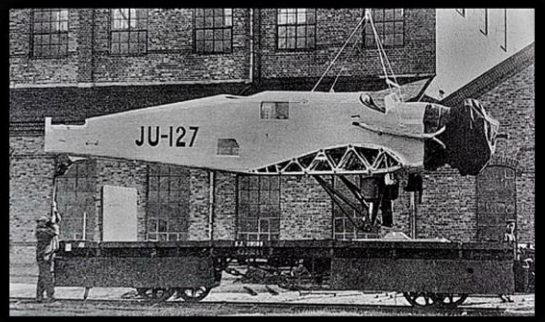
Redan 1926 hade *Manchester Guardian* skrivit om det sovjet-tyska samarbetet och 1929 skrev tidskriften *Die Weltbühne* om den ”hemliga” tyska upprustningen inom flyget. Det senare medförde att utgivaren (och pacifisten) Carl von Ossietzky och journalisten Walter Kreiser anklagades för landsförräderi och avslöjande av militära hemligheter. Ossietzky dömdes till ett och ett halvt års fängelse för spionage. Han släpptes 1932, men hamnade i koncentrationsläger så fort nazistpartiet tagit makten året efter och dog 1938 i sviterna av det. År 1936 tilldelades han

Redan 1924 tog Hugo Junkers kontakt med bröderna Carl och Adrian Florman som startat flygbolaget AB Aerotransport och förhörde sig om de kunde tänka sig ett samarbete och starta en fabrik för tillverkning av flygplan i Sverige. Junkers ägde 82% av företaget, men eftersom dåtidens lagstiftning förbjöd utländska medborgare att inneha större andel än 50%, var 32% registrerade på svenska bulvaner.

I och med att Afi bildades, kunde Junkers starta tillverkning av större och motorstarkare trafikflygplan, samt genomföra modifiering och utveckling av militära flygplanstyper. Många av komponenterna till flygplanen var tillverkade vid Junkers fabrik i Dessau för att sedan slutmonteras av Afi i Limhamn. Det förekom till och med att hela flygplan med svenska registreringar besiktigade av den svenska luftfartsinspektionen rullade ut från

I och med att Afi bildades, kunde Junkers starta tillverkning av större och motorstarkare trafikflygplan, samt genomföra modifiering och utveckling av militära flygplanstyper. Många av komponenterna till flygplanen var tillverkade vid Junkers fabrik i Dessau för att sedan slutmonteras av Afi i Limhamn. Det förekom till och med att hela flygplan med svenska registreringar besiktigade av den svenska luftfartsinspektionen rullade ut från fabriken i Dessau.

Verksamheten bedrevs på ett före detta skeppsvarv i Limhamn med maskiner från Dessau. När företaget startades var större delen av personalstyrkan tysk, men vid nyanställningar valdes svensk arbetskraft, som utbildades inom företaget. Personalstyrkan var i slutet av 1925 ca 460 personer. 1935, när militära aktiviteter åter skedde öppet i Tyskland, beslöts det att Afi skulle avvecklas.



JU-127 klar för leverans till Finland

Sverige ”Nyttig idiot” till Tyskland 1925 - 1935

Afi tillverkade ca 30 hela flygplan och ca 40 flygplan som delvis var tillverkade i Dessau, till detta kommer 85 plan, som modifierades eller monterades av komponenter från Tyskland. Bland exportkunderna från Afi märks Kina 30 st, Sovjet 25 st, Tyskland 24 st, Colombia 10 st, Chile 8 st, Finland 7 st Argentina och Portugal 5 st vardera, Grekland 4 st Japan 3 st, Jugoslavien 2 st, samt Venezuela, Spanien, Italien, Österrike och Norge ett flygplan vardera.

För övningsflygning och utprovning levererades i maj 1930 tre Junkers K 47 till det då hemliga *Tyska arméns flygetablissemang* i Lipetsk, Sovjetunionen.

Flygplanen som byggdes maskerades som civila och förseddes med svenska registreringsnummer. En av de typer som framställdes, K 47, var ursprunget till Stuka (*Sturtzkampfflugzeug*).

Sverige ”Nyttig idiot” till Tyskland 1925 - 1935

When the Nazis came into power in 1933 they requested Junkers and his businesses aid in the German re-armament. When Junkers declined, the Nazis responded by demanding ownership of all patents and market shares from his remaining companies, under threat of imprisonment on the grounds of High Treason. Under Nazi control, his company produced some of the most successful German warplanes of the Second World War.

- 1922 Starts military aircraft production near Moscow, financed by German government loans
- 1922 Proposes 100-passenger J-1000 aircraft – never built
- 1925 Russian project fails, German government demands repayments
- 1926 Legal battles end with Junkers losing several companies
- 1927 Awarded the Wilhelm Exner Medal
- 1928 First east-west transatlantic flight by a heavier-than-air aircraft; crewed by Köhl, Hünefeld and Fitzmaurice in a Junkers W33
- 1930 Receives Siemens-Ring for his scientific contributions to combustion engines and metallic airplanes
- 1931 Junkers G38 34-passenger airliner delivered – largest in world until Tupolev's *Maksim Gorky* in 1934

För att komma runt förbudet började man genom olika avtal och/eller bulvanverksamhet hemlig tillverkning alternativt montering i andra länder. Genom Rapallofördraget, som slöts mellan Tyskland och Sovjetunionen 1922, möjliggjordes samarbete dem emellan men Sovjet var inte den enda staten som deltog. Ofta tillverkades en del delar i Tyskland, en del utomlands och sedan monterades det hela i ett annat land.

Sverige ”Nyttig idiot” till Tyskland 1925 - 1935

Till exempel var den tyska flygindustrin hårt kringskuren av *Versaillesfreden* efter första världskriget. Tyska flygbolag fick inte operera med flermotoriga flygplan och under en period var det totalförbud att ens tillverka flygplan innanför Tysklands gränser. 1921 lättade reglerna något då civila flygplan fick tillverkas efter godkännande av en internationell kontroll-kommission om de uppfyllde vissa villkor. För att kringgå dessa regler och villkor började man nu istället utveckla och konstruera flygplan i Tyskland (vilket *Versaillesfreden* inte sa något om) för att sedan tillverka och montera ihop flygplanen utomlands. Flygplan som sedan på ett eller annat sätt smugglades tillbaka till Tyskland.

Tyskland och dess flygindustri kringgick alltså *Versailles-freden* genom att konstruera och utveckla flygplansdelar i hemlandet, för att sedan tillverka och sätta samman delarna till färdiga flygplan i någon vänligt sinnad nation. Allt givetvis i största hemlighet eftersom allt var olagligt enligt *Versaillesfreden*. Vänligt sinnad nation? Vilka kunde Tyskarna räkna med? Vilka var villiga att bryta mot ett internationellt fredsavtal bara för att hjälpa tyskarna att återuppbygga upp sin krigsmakt? -Jo, Sverige!

Vid samtliga tester var representanter för svenska flygvapnet och Bofors närvarande, liksom representanter för olika myndigheter och regeringsledamöter. Tre Stuka¬föregångare (K-47) flög från Malmö till en Luftwaffebas i Lipetsk och där utbildades sammanlagt över tusen Luftwaffe-piloter mellan åren 1925-1933. Den färdiga modellen av K-47 blev senare , Ju 87 Stuka, som fick de välbekanta fiskmåsvingarna men försågs med ett konventionellt stjärtparti sedan konstruktionen på prototypen K-47:an visat sig alltför klen – den slets helt enkelt bort vid ett test vilket resulterade i ett totalhaveri och en omkommen pilot. Vidare ersattes de tidigare dubbla öppna sittbrunnarna med en gemensam huv för pilot och kulspruteskytt. Det fasta landningsstället utformades för att Stukan skulle kunna landa på enkla gräsfält och således följa tätt efter framryckande stridsvagns- och infanteriförband.

Sverige ”Nyttig idiot” till Tyskland 1925 - 1935

Varför skulle någon dikta ihop en detaljerad historia om hur Herman Göring bodde då och då i ett övernattningsrum på adress Linnégatan 12 i Limhamn?
Vad skulle motivet vara?
Herman Göring var den som för Tysklands räkning följde upp tillverkningen på Ön i Limhamn.

Jag är också nästan säker på att han hade ett vindskontor på ena gaveln av skolan. Det är vad jag har hört.

Anders Reisnert säger att det finns många skrönor om Hermann Görings tid i Limhamn.
Foto: **PER NILSSON**

Varför skulle Anders Reisnert ljuga om att Herman Göring hade uppdrag i Limhamn? Varför riskera sitt goda rykte?

Herman Göring var en meriterad flygare från Första Världskriget och kompetens fanns på frågor kring flygplan